

Het Belgische deel van de Noordzee behoort tot de drukst bevaren wateren ter wereld. Om de veiligheid te garanderen is een goed geïntegreerd waarnemings- en informatiesysteem noodzakelijk.

69357

> Scheepvaartbegeleiding <

Vlot en veilig zijn te combineren

“Het Belgische stuk van de Noordzee is uiterst klein, slechts een fractie van de totale Noordzee. Toch is het één van de drukst bevaren gebieden ter wereld,” begint kapitein Martin Mesuere zijn uitleg over hoe de scheepvaartbegeleiding in Vlaanderen is georganiseerd. “Het is een belangrijke transportader waarlangs jaarlijks ongeveer 70.000 scheepvaartbewegingen gebeuren.” Veel van die schepen varen naar de haven van Antwerpen. Er komt een enorme goederenstroom samen in de relatief kleine oppervlakte rond het estuarium van de Westerschelde.

Samen uit, samen thuis

Om dit drukke verkeer in goede banen te leiden is er het *Vessel Traffic Services* (VTS) systeem. Een systeem dat sterk vergelijkbaar is met wat een verkeersstoren op een luchthaven doet. “We begeleiden de schepen van volle zee tot aan de kaai en vice versa,” vertelt Mesuere. “De vaarweg naar de haven van Antwerpen bijvoorbeeld, is 130 km lang. Wij geven een schip pas toestemming om koers te zetten naar de haven als we zeker weten dat dit in één beweging kan. Schepen onderweg laten stoppen of doen vertragen om dan weer te versnellen, is vragen om moeilijkheden en vergroot de kans op incidenten. Veiligheid is onze eerste bekommernis.”

Een ander principe dat de afdeling Scheepvaartbegeleiding hoog in het vaandel draagt is vlotheid. “Om dit te kunnen meten werken we met een systeem dat is afgesproken binnen het kader van de Internationale Maritieme Organisatie,” zegt Mesuere. “Aan de hand van een soort van scorekaart van het aantal gelukte of mislukte vaarplannen kunnen we vaststellen hoe vlot het scheepvaartverkeer is afgehandeld en hoe efficiënt de scheepvaartbegeleiding is verlopen.”

Iedereen wil het veilig

“Je zou kunnen verwachten dat veiligheid en vlotheid tegenstrijdige doelstellingen zijn, maar dit is niet zo,” verzekert Mesuere. “Ook de reders verkiezen immers een veilige haven. Stel dat de Tricolor in de Schelde was gezonken, dan was de haven van Antwerpen twee maanden geblokkeerd en zaten we met een groot probleem in België. Je mag niet vergeten dat de haven de motor van onze economie is. Vanuit de haven vraagt men dus ook dat alles veilig gebeurt, ook al moet daarom soms een beetje aan snelheid ingeboet worden. Bovendien is veiligheid ook een goede zaak voor het milieu want minder ongevallen betekent eveneens minder milieuschade.”



© Afdeling Scheepvaartbegeleiding

VTS-operatoren begeleiden schepen naar en van de haven. Veiligheid is daarbij hun eerste bekommernis.

Het VTS-systeem om schepen veilig naar en van de haven te begeleiden, steunt op een radarnetwerk, de Schelderadarketen (SRK). De fysieke infrastructuur van de SRK bestaat uit éenen-twintig radarposten, drie radiopeilers, twee zichtmeters, vijf bemande centrales en een coördinatiecentrum. Elke centrale ontvangt beelden van een aantal radarposten, die samen het verkeersbeeld vormen. De centrales staan met elkaar in verbinding zodat bijvoorbeeld informatie van een schip niet verloren kan gaan.

Het waarnemingssysteem is gekoppeld aan een informatie-verwerkend systeem (IVS). Zo kan relevante informatie, zoals bestemming en lading, worden weergegeven. Ook kan elk schip geïdentificeerd worden aan de hand van een database met gegevens over zowat 85.000 geregistreerde schepen, afkomstig van de *Lloyd's Register of Shipping*. De centrales beschikken ook over meteo- en hydrogegevens die ze aangeleverd krijgen van de afdeling Kust in Oostende (zie ook elders in dit nummer) en van Rijkswaterstaat Zeeland in Middelburg. Een telecommunicatiesysteem, tenslotte, zorgt ervoor dat de centrales in verbinding staan met de schepen.

Als het dan toch nog fout gaat

Ondanks alle voorzorgen loopt het toch soms mis. Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) is hét centrale meldpunt voor dergelijke gevallen, zoals personen en schepen in nood, ongevallen en olieverontreinigingen. Het centrum coördineert zoek- en reddingsoperaties en medische evacuaties, de opruiming van mariene verontreinigingen en bewaakt de noodfrequenties voor de scheepvaart.

“Over het algemeen zit het bij ons wel goed met de veiligheid,” zegt Mesuere. “Op één jaar krijgen we te maken met ongeveer 70.000 zeescheepvaartbewegingen, een gelijkaardig aantal binnenscheepvaartbewegingen en een 25.000 ferrybewegingen (oversteek Schelde). Daarbij worden 100 incidenten geregistreerd. Maar denk nu niet dat dit allemaal aanvaringen zijn. Het gaat om allerlei dingen zoals tegen een boei aanvaren, op een zandbank lopen, een brand aan boord... en twee tot drie aanvaringen per jaar (zonder menselijke slachtoffers).” >

Tendens tot samenwerking

De laatste jaren is er ook op het vlak van scheepvaartbegeleiding een tendens tot samenwerking. "Vooral tussen Noordzeelanden," weet Mesuere. "En dit is een goede zaak. We hebben allemaal hetzelfde doel voor ogen en kampen met gelijkaardige problemen. Door samen te werken kunnen we ongetwijfeld tot betere oplossingen komen om de veiligheid verder te verzekeren en de kans op milieuverontreiniging terug te dringen."

Marino Bultinck

Kapt. **Martin Mesuere** werkt op de afdeling Scheepvaartbegeleiding van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Deze afdeling staat in voor het organiseren van een vlot en veilig scheepvaartverkeer. Als hoofd van het Nautisch Beheer is hij verantwoordelijk voor de actieve begeleiding van alle scheepvaart van de Franse grens tot aan de kaai in de havens.



Op basis van wat je langs onze wegen ziet zou je het niet meteen vermoeden, maar ons land is wel degelijk kampioen inzake ruimtelijke ordening. Weliswaar niet aan land, wel op zee.

69358

> Ruimtelijke ordening <

Strategie voor de toekomst

Het stuk Noordzee dat voor onze kust ligt, behoort tot de drukst bevaren wateren ter wereld. En scheepvaart is lang niet de enige gebruiker van de Noordzee. Er vinden ook tal van andere activiteiten plaats. Om te voorkomen dat de verschillende gebruikers met elkaar in aanvaring komen naarmate de activiteit op zee verder toeneemt, is een plan met duidelijke afspraken over het gebruik van de Noordzee geen overbodige luxe. Die overtuiging lag aan de basis van het GAUFRE-project (geen acroniem, staat voor *Towards A Spatial Structure Plan for Sustainable Management of the Sea*) dat uitgevoerd werd door drie onderzoeksgroepen van de Universiteit Gent en één privé-bedrijf. Het project liep gedurende twee jaar binnen het kader van het Federaal Wetenschapsbeleid en is dit jaar afgerond.

Wat gebeurt er waar in de Noordzee?

"Het GAUFRE-project wilde de ruimtelijke ordening op zee, meer bepaald het Belgisch deel van de Noordzee, helpen regelen. Niet door te zeggen hoe het moet, wel door een aantal mogelijke scenario's voor te stellen," legt Jan Schrijvers van de Universiteit Gent uit. "In eerste instantie wilden we een beeld krijgen van de huidige situatie: wat gebeurt er waar in de Noordzee? Om daarna de stap te kunnen zetten naar een antwoord op de vraag waar we in de toekomst naar toe willen. Er bestond al informatie over de gebruikers van de Noordzee maar die was verouderd. Het eerste jaar van het project hebben we die informatie geactualiseerd. In tweede instantie hebben we onderzocht hoe de gebruikers elkaar beïnvloeden en welke de gevolgen zijn, en zullen zijn, voor het milieu en op sociaal-economisch vlak. Daarna hebben we scenario's uitgetekend die polsten naar de gevolgen van veranderingen in de huidige situatie."

Bij het uitwerken van een plan voor ruimtelijk ordening op zee, staan de gebruikers centraal. "Het gaat om de gebruikers van dit moment. De belangrijkste – de kritieke – zijn visserij, zand- en grindwinning, en scheepvaart (inclusief toerisme). Daarnaast gaat het om historisch gebruik: wat is er waar vroeger gebeurd? Denk bijvoorbeeld aan lozings in het verleden of aan plaatsen waar afval of wrakken liggen."

Overleg is noodzakelijk

"Verder zijn het intensifiëren van het huidig gebruik alsook het toekomstig gebruik belangrijk. Er zijn bijvoorbeeld gebruikers die op dit moment nog niet zo belangrijk zijn in België, zoals aquacultuur (het kweken van bepaalde vissoorten of schaaldieren

op zee volgens een gecontroleerd proces). Ook het windmolenpark is een voorbeeld. Dat is er nu nog niet, maar komt er wel. Als er een nieuwe gebruiker bijkomt, heeft dat invloed op de andere gebruikers en die gevolgen moeten goed afgewogen worden. Daarom is het nodig dat alle gebruikers in contact met elkaar staan, zodat ze de bekommernissen van elkaar leren kennen en begrijpen. Bij dit alles is het niet alleen belangrijk om de maatschappelijke gebruikers met elkaar in contact te brengen, maar evenzeer om de relevante wetenschappers rond de tafel te brengen. Zij buigen zich immers over de gevolgen van het gebruik, zowel op ecologisch als sociaal-economisch gebied."

De Noordzee is een speciaal geval

Ruimtelijke ordening op zee is een relatief nieuw concept. "Voor één keer blijken we niet achter te zijn op de rest van de wereld. De meeste landen zijn nog niet echt bezig met ruimtelijke planning op zee. Grote landen zoals Amerika of Canada spreken eerder over zones. Zij hebben een zodanig groot zeeoppervlak voor hun kusten dat ze met zonering kunnen werken: het zeegebied wordt in zones ingedeeld die elk hun eigen gebruik toegewezen krijgen. Niet alleen economisch gebruik, maar ook beschermde mariene gebieden. Canada heeft 'natuurparken op zee' die even groot zijn als 'ons' stuk Noordzee. Er is dus een serieus schaalverschil. Bij ons gaat het echt om een ruimtelijke ordening zoals we die aan land kennen – uiteraard aangepast aan de specifieke situatie op zee en de flexibiliteit die dat vergt."

Door de specifieke situatie van de Noordzee voor onze kust, moeten we extra aandacht schenken aan ruimtelijke ordening. "Wij moeten subtieler te werk gaan dan veel andere landen en ons richten op een multifunctioneel gebruik: hoe kunnen we gebruikers met elkaar in